



22.9.2005

PSA- 2002- R-15-53

Tiehallinto/Savo-Karjalan tiepiiri
Kirkkokatu 1
PL 1117
70101 Kuopio

Viite / Hänvisning

Asia / Ärende

Yhteysviranomaisen lausunto arviointiselostuksesta koskien valtatie 5 parantamista välillä
Siilinjärvi – Pöljä

Tätä päätösversiota on muokattu huomioiden henkilötietolain (523/1999) tavoitteet yksityisyyden suojasta.

Tiehallinnon Savo-Karjalan tiepiiri on toimittanut 4.1.2005 Pohjois-Savon ympäristökeskukselle ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (YVA-laki, 468/1994 muutettu 267/1999) mukaisen arviointiselostuksen, joka koskee valtatie 5 parantamista välillä Siilinjärvi – Pöljä.

Pohjois-Savon ympäristökeskus on suostunut Savo-Karjalan tiepiiriin 6.5.2005 esittämään pyyntöön viivästyttää lausuntonsa antamista, koska arviointiselostuksen valmistumisen jälkeen suunnittelualueella on havaittu esiintyvän liito-oravia, joiden elinolojen tarkempi selvittäminen on vielä kesken.

HANKETIEDOT JA YVA-MENETTELY

Hankkeen nimi

Valtatien 5 parantaminen välillä Siilinjärvi – Pöljä.

Hankkeesta vastaava

Tiehallinto/Savo-Karjalan tiepiiri
Kirkkokatu 1
PL 1117
70101 Kuopio

Hankkeesta vastaavan yhteyshenkilö on projektivastaava Hannu Ruotsalainen, puh. 020 422 5182.

Konsultti

Ramboll Finland Oy

Kirjastokatu 4
70100 Kuopio

Konsultin yhteyshenkilöinä ovat: projektipäällikkö Timo Jalkanen, puh. 020 755 7243 ja YVA-koordinaattori Anne Rautiainen, puh. 020 755 7251.

Yhteysviranomainen

Pohjois-Savon ympäristökeskus
Sepänkatu 2 B
70100 Kuopio

Yhteysviranomaisen yhteyshenkilö on Jorma Lappalainen, puh. 020 490 4864.

YVA-menettely

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA-menettely) tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja huomioon ottamista eri hankkeiden suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia. YVA-menettelyä sovelletaan tässä hankkeessa YVA-asetuksen (268/1999) 6 §:n mukaisen hankeluettelon 9 a kohdan perusteella (moottoriteiden tai moottoriliikenneteiden rakentaminen).

YVA-menettely alkaa, kun hankkeesta vastaava toimittaa arviointiohjelman yhteysviranomaisena toimivalle alueelliselle ympäristökeskukselle. Arviointiohjelma on hankkeesta vastaavan suunnitelma siitä, miten arviointi tullaan suorittamaan. Yhteysviranomaisen antamassa lausunnossa esitetään, miltä osin arviointiohjelmaa on mahdollisesti tarkistettava.

Hankkeesta vastaava arvioi hankkeen ympäristövaikutukset arviointiohjelman ja siitä saamansa yhteysviranomaisen lausunnon pohjalta sekä kokoaa arvioinnin tulokset arviointiselostukseen. Yhteysviranomainen antaa lausuntonsa arviointiselostuksesta ja sen riittävydestä.

YVA-menettely päättyy, kun yhteysviranomainen toimittaa muiden kannanotot ja oman lausuntonsa arviointiselostuksesta hankkeesta vastaavalle.

Hanke, sen tarkoitus ja sijainti sekä arvioidut vaihtoehdot

Hankkeena on noin 12,5 kilometrin jakso valtatiellä 5 välillä Siilinjärvi – Pöljä Siilinjärven kunnassa Pohjois-Savon maakunnassa. Hankkeeseen kuuluu lisäksi noin 2 kilometrin osuus Varpaisjärven maantien 576 parantamista ja Pöljälle suunnitellun eritasoliittymän liikennejärjestelyt sekä muita tieosuuden liikennejärjestelyjä.

Valtatieosuus on osa Eurooppatietä E63 ja se kuuluu yleiseurooppalaiseen TEN-liikenneverkostoon. Ympäristövaikutusten arvioinnissa tutkitaan valtatieparantamista moottoritietasoisiksi väyläksi.

Valtatie 5 tieosuuden Siilinjärvi – Pöljä poikkileikkaus ei täytä valtatielle asetettuja vaatimuksia tien leveyden, kaarteisuuden ja mäkisyyden osalta. Lisäksi tielinjauksella on liikenneturvallisuutta heikentäviä yksityistieliittymiä.

Arvioitavan tieosuuden eteläpuolelle sijoittuu vuonna 1992 valmistunut Vuorela – Siilinjärvi moottoritie ja pohjoispuolelle 1990-luvulla parannettu valtatieosuus Pöljä – Mäntylähti.

Tieosuudella Siilinjärvi – Pöljä liikennemäärät ovat kasvaneet viime vuosikymmenellä keskimääräistä tasoa enemmän. Henkilövahinko-onnettomuuksien määrä on kaksinkertaistunut 10 vuodessa.

Arvioidut vaihtoehdot

Savo-Karjalan tiepiiri oli esittänyt arviointiohjelmassaan, että he arvioivat hankkeesta aiheutuvat vaikutukset kahdelle eri vaihtoehdolle:

- **Vaihtoehto 0**, tiestö säilyy entisellään
- **Vaihtoehto 1**, vuonna 1990 laaditun yleissuunnitelman mukainen kehittämissvaihtoehto. Eteläosalta nykyisen valtatieen 5 länsipuolella

Pohjois-Savon ympäristökeskuksen arviointiohjelmasta antaman lausunnon pohjalta Savo-Karjalan tiepiiri lisäsi arvioitaviin vaihtoehtoihin seuraavat vaihtoehdot:

- **Vaihtoehto 2**, eteläosalta nykyisen valtatieen 5 itäpuolella
- **Vaihtoehto 5**, pääosin kokonaan nykyisen valtatieen 5 itäpuolella

HANKKEEN LIITTYMINEN MUIDEN LAKIEN MUKAISIIN LUPAMENETTELYIHIN

Viranomaisen ei saa myöntää ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (YVA-laki) 13 §:n mukaan YVA-lain soveltamisalaan kuuluvaan hankkeen toteuttamiselle lupaa tai tehdä siihen rinnastavaa päätöstä ennen kuin se on saanut käyttöönsä arviointiselostuksen ja yhteysviranomaisen siitä antaman lausunnon. Tällaisia lupia ja päätöksiä ovat tässä hankkeessa ainakin seuraavassa esitetyt.

Ympäristövaikutusten arvioinnin jälkeen hankkeesta vastaava laatii tarkistetun yleissuunnitelman, joka käsitellään tielain mukaisesti. Yleissuunnitelmaa ei saa hyväksyä vastoin maakuntakaavaa tai oikeusvaikutteista yleiskaavaa. Tielain mukaisessa käsittelyssä ja hyväksymispäätöksessä on käytävä ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain 13 §:n mukaisesti ilmi, miten ympäristövaikutusten arvioinnin tulokset on otettu huomioon jatkosuunnittelussa ja päätöksenteossa. Lisäksi vuoden 2006 alussa voimaan tulevassa maantielaisissa täsmentyvät tiesuunnittelun ja kaavoituksen väliset suhteet.

Tarkistetun yleissuunnitelman jälkeen hankkeesta vastaava laatii tiesuunnitelman, jonka yhteydessä tulee tehtäväksi tielain edellyttämät päätökset.

Vesistö sillat edellyttävät vesilain mukaiset luvat Itä-Suomen ympäristölupavirastolta.

ARVIOINTISELOSTUKSESTA TIEDOTTAMINEN JA KUULEMINEN

Pohjois-Savon ympäristökeskus on yhteysviranomaisen ominaisuudessa kuuluttanut ympäristövaikutusten arviointiselostuksesta Siilinjärven kunnan ja Pohjois-Savon ympäristökeskuksen ilmoitustauluilla 10.1.2005 – 4.3.2005. Kuulutus on julkaistu Uutis-Jousi ja Savon Sanomat nimisissä lehdissä 9.1.2005. Arviointiselostus on ollut nähtä-

villä Siilinjärven kunnanvirastossa, Siilinjärven kirjastolla, Pöljän koululla, Savo-Karjalan tiepiirissä ja Pohjois-Savon ympäristökeskuksessa.

Arviointiselostukseen on voinut tutustua myös internetissä osoitteessa <http://www.tiehallinto.fi>

Hanketta, ympäristövaikutusten arviointiselostusta ja ympäristövaikutusten arviointimenettelyä koskeva yleisötilaisuus on järjestetty 26.1.2005 Siilinjärven koulukeskuksella. Lisäksi hankkeesta vastaava on järjestänyt tiedotustilaisuuden 1.3.2005 Pöljän koululla.

Pohjois-Savon ympäristökeskus on pyytänyt selostuksesta lausuntoja viranomaisilta, muilta tahoilta ja kansalaisilta 10.3.2005 mennessä.

YHTEENVETO ESITETYISTÄ LAUSUNNOISTA JA MIELIPITEISTÄ

Pohjois-Savon ympäristökeskukselle toimitettiin 20 lausuntoa ja mielipidettä. Pohjois-Savon ympäristökeskus toimittaa lyhentämättömänä kopion kaikista annetuista lausunnoista ja mielipiteistä Savo-Karjalan tiepiirille tämän lausunnon liitteinä.

Arviointiselostuksesta annettujen lausuntojen ja mielipiteiden keskeinen ympäristövaikutusten arviointiin liittyvä sisältö oli seuraava:

Henkilöt A.A ja B.B. toteavat, että Siilinjärven kunta on antanut vuonna 2000 heille rakennusluvan kesämökille ja tuolloin vielä tulevan tien piti noudattaa linjavaihtoehtoa 1. Nyttemmin heidän mielestään Savo-Karjalan tiepiiri on ajanut linjavaihtoehtoa 2, joka tulee sijoittumaan liian lähelle heidän kesäviettäpaikkaansa vaikeuttaen sinne kulkua. He kannattavat vaihtoehtoja 1 ja 5.

Henkilöt C.C. ja D.D. toteavat, että hankealue on kulttuurihistoriallinen asuinalue. Heidän kotinsa on Pitkäjärven rannalla siten, että mikäli meluhaittoja ehkäistään meluvallein, niin heidän talonsa jää meluvallin alle. Heidän mielestään vaihtoehto 5 olisi paras vaihtoehto, koska se kulkisi joutomaiden halki, eikä siitä olisi niin paljon haittaa ihmisille.

Siilinjärven kunnan kunnanhallitus katsoo, että esillä olevien vaihtoehtojen vaikutukset on tutkittu riittävän tarkasti ja luotettavasti.

Kunnanhallitus esittää, että jatkosuunnitteluun valittaisiin vaihtoehto 2. Esitystään kunnanhallitus on perustellut rakentamiskustannuksilla, liikennetaloudellisella kannattavuudella, liikenteen sujuvuudella ja liikenneturvallisuuudella. Lisäksi vaihtoehdon 2 asukkaille aiheuttamat haitalliset vaikutukset kohdistuvat pienempään asukasjoukkoon kuin vaihtoehdossa 1, tosin vaihtoehdon 2 toteutuminen aiheuttaa muutaman asuinkiinteistön kohdalla hankalia meluntorjuntaratkaisuja tai vaihtoehtoisesti kiinteistöjen lunastamisia. Kunnanhallituksen mielestä vaihtoehto 1 rajaa Pöljän koulun tiukasti teiden eri puolilta saartamaan kolmioon ja rajoittaa näin yhteyksiä läheisille ulkoilualueille.

Kunnanhallitus toteaa yhteenvetona, että vaihtoehdon 2 tuomat edut ovat suuremmat ja haitat pienemmät kuin vaihtoehdon 1, mikä puoltaa vaihtoehdon 2 valitsemista jatkosuunnittelun ja toteutuksen pohjaksi.

Siilinjärven kunnan tekninen lautakunta esittää lausunnossaan, että rakentamistoiminnat saattavat kohottaa Ahmon vedenottamon veden kloridipitoisuutta. Tämä asia,

kuten myös Kärängän pohjavesialueen suojeleminen, tulisi teknisen lautakunnan mielestä huomioida jatkosuunnittelun yhteydessä.

Tekninen lautakunta toteaa, että mikäli vaihtoehto 1 otetaan jatkosuunnittelun pohjaksi, tulee suunnittelussa ottaa huomioon Pöljän koulun ulkoilu- ja liikuntatoimien toimivuus ja tilantarve.

Teknisen lautakunnan mielestä kaikissa vaihtoehtoissa tulisi jatkosuunnittelussa huomioida se, että Radantauksen teollisuusalueen liikenne- ja opastusjärjestelyt rakennetaan selkeiksi.

Siilinjärven kunnan ympäristölautakunta toteaa, että arviointiselostuksessa on esitetty, että asukkaiden suojaaminen melulta tehdään melusuojuksella, mutta arviointiselostuksessa ei ole tarkemmin arvioitu, mitä mahdollisuuksia melusuojuksen tekemiseen on. Arviointiselostuksessa ei tarkastella sitä, onko meluntorjunnan kustannukset tasolla, jonka tiehallinto tavanomaisesti hyväksyy tien parantamiskustannukseksi. Arviointiselostuksessa ei myöskään ole tarkasteltu ja laskettu ympäristölautakunnan mielestä tieliikennemelun torjuntakeinojen, kuten mm. nopeusrajoitukset ja hiljaiset päällysteet, käytön vaikutuksia liikennetaloudelliseen hyötykustannussuhteeseen.

Ympäristölautakunta pitää arviointiselostuksessa pohjavesiolosuhteita koskevaa osaa puutteellisena ja osin virheellisenä. Selostuksessa ei myöskään kerrota perusteita, miksi pohjaveden kloridipitoisuuden nousua pidetään tilapäisenä. Tätä väitettä ei tue Vuorelan-Siilinjärven moottoritien rakentamisen jälkeen tapahtunut pohjaveden kloridipitoisuuden nousu, joka on ollut varsin pysyvää, kuten ympäristölautakunnan mielestä arviointiselostuksen kuvasta 14 voi todeta.

Koska YVA-menettelyn aikana on tullut uusia vaihtoehtoja, niin ympäristölautakunnan mielestä eri vaihtoehtojen vaikutuksia mm. ihmisiin kohdistuvien vaikutusten osalta ei voida luotettavasti verrata. Lisäksi arviointiselostus ei pidä sisällään ympäristölautakunnan arviointiohjelmasta antamassaan lausunnossa esittämiä asukkaiden elinolosuhteita eikä luonnonympäristöä koskevia tavoitteita.

Ympäristölautakunnan mielestä arviointiselostuksessa ei ole tarkasteltu rakentamisen aikaisia pintavesivaikutuksia ja meluvaikutuksia eikä haittojen lieventämistä ole esitetty.

Ympäristölautakunta toteaa, että arviointiselostuksessa on asiavirheitä ja osa paikannimistä on virheellisiä.

Lopuksi ympäristölautakunta toteaa, ettei se ota kantaa vaihtoehtoon, jonka pohjalta yleissuunnittelua jatketaan, koska se on tarkastellut vain itse arviointia.

Siilinjärven kunnan koululautakunta toteaa, että Pöljän koulu on laajentunut tien hankepäätöksestä vuodelta 1991 merkittävästi. Nykyisin koulussa ja päiväkodissa on yhteensä 170 lasta, kun vuonna 1991 lapsia oli vain 60.

Koululautakunta toteaa, että mikäli vaihtoehto 1 toteutuisi, niin koulun luontainen yhteys ympäröivään luontoon katoaa, koska koulu jää eristyksen kolmen tien rajaamalle alueelle. Koululautakunnan mielestä alueet koulun pohjois- ja itäpuolella ovat tärkeitä opetustyössä.

Koululautakunnan mielestä arviointiselostuksesta ei ilmene, mitä vaikutuksia tielinjauksella on lasten koulumatkan pituuteen ja turvallisuuteen, eikä siinä ole selvitetty mi-

ten liikenne hoidetaan junaradan länsipuolelta. Lisäksi koulumatkaliikenteelle välttämätön rinnakkaistie puuttuu väliltä Mehtomäen tien risteys – Kärängänmäki.

Koululautakunnan mielestä Pöljän koulun ja päiväkodin toiminnan kehittämisen edellytyksenä on, että nykyisen tien varteen muodostuu yhtenäinen asutus, jota eivät uudet tielinjat enää pirsto.

Henkilö E.E. toteaa, että arviointiselostuksessa on virheellisesti annettu kuva vaihtoehdon 2 paremmuudesta. Hänen mielestään vaihtoehdot 1 ja 2 eivät tule kysymykseen, koska niiden haitat ovat niin suuret.

Hänen mukaansa vaihtoehdoissa 1 ja 2 Pöljän ja Aappolan kylät pirstoutuvat sekä tiemelulle altistuvien määrä kasvaa. Pöljän koulu jää hänen mielestään melualueelle ja koulun liikenneturvallisuus heikkenee.

Mikäli tie rakennettaisiin nyt vaihtoehtojen 1 tai 2 mukaisesti, niin tien mahdollinen leventäminen myöhemmin on mahdotonta, koska jo nyt talot sijaitsevat hyvin lähellä tietä.

Vaihtoehdoissa 1 ja 2 tielinja tulisi kulkemaan hänen mukaansa pohjavesialueen halki, jolloin vedenottamon veden laatu vaarantuisi.

Hänen mukaansa vaihtoehto 5 olisi paras vaihtoehto yleissuunnitelman pohjaksi. Tätä vaihtoehtoa hän on perustellut mm. seuraavasti:

- Tie kulkee kauempana kylistä
- Sen läheisyydessä ei ole taloja
- Tarvittavien massanvaihtojen tekeminen on yksinkertaista
- Vaihtoehdon 5 kustannukset on laskettu väärin ja oikea kustannus on n. 15,6 M€ → hyötysuhdeluku muuttuu 1,7:ään

Henkilö F.F. toteaa, ettei arviointiselostuksessa ole kiinnitetty vaikutuksen arvioinnissa riittävästi huomiota yksittäiselle linjauksen myötä pirstoutuvalle kiinteistölle ja sen käytölle. Tästä syystä linjausten sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristölliset arvot ovat jääneet yksittäisen kiinteistön kohdalta arvioimatta. Edellä mainittua puutetta hän on perustellut lausunnossaan monelta eri kannalta katsottuna yksittäisen kiinteistön osalta.

Henkilö G.G. sekä 16 muuta allekirjoittajaa toteavat, että arviointiselostuksessa meluntorjuntatarkastelu on tehty pääosin vain tieliikenteen melun osalta, eikä siinä ole kiinnitetty tarpeeksi huomiota raideliikenteen aiheuttamaan meluun. Heidän mielestään melumittauksia voisi tehdä alueella jo ennen hankkeen aloittamista, eikä vain hankkeen toteuttamisen jälkeen, kuten arviointiselostuksessa on esitetty.

Lausunnonantajat kannattavat vaihtoehtoa 2, koska se on heidän mielestään mm. halvin, hyötykustannukseltaan paras ja se antaa Pöljän koululle paremmat kehittämismahdollisuudet.

Pohjois-Savon luonnonsuojelupiiri esittää lausunnossaan uutta linjausvaihtoehtoa, jolla vaihtoehdon 2 ongelmakohta, Pöljänmyllyn pirstoutuminen vältettäisiin. Vaihtoehdolla ei myöskään saarrettaisi Pöljän koulua ja päiväkotia.

Luonnonsuojelupiiri pitää esitetyistä vaihtoehdoista vaihtoehtoa 2 kokonaisuutena muita vaihtoehtoja parempana maankäytön kannalta. Samalla Pöljän koulu- ja päiväkotialueen kehittämismahdollisuudet paranevat.

Vaihtoehdossa 1 Pöljän koulu ja päiväkoti jäisivät erittäin ahtaaseen saarekkeeseen. Myös raskaanliikenteen määrä lisääntyisi kirkonkylän eritasoliittymässä ja kantatiellä 75. Vaihtoehdon 1 mukaisen linjauksen haittavaikutukset kohdistuisivat myös Pyy-lammen ja Aappolan asuinalueisiin ja Pieni-Ahmo-lampeen. Linjauksen alle jäisi myös paljon esihistoriallisia muinaisjäänöksiä.

Vaihtoehdossa 5 liikennetaloudelliset hyödyt olisivat muita vaihtoehtoja pienemmät. Vaihtoehdon 5 mukaisen linjauksen merkittävimmät kielteiset vaikutukset olisivat muita vaihtoehtoja yli puolta pidempi uusi maastokäytävä ja siitä johtuvat suuremmat maisemavauriot. Samalla syntyisi uusi melukäytävä sekä haitat luonnon monimuotoisuudelle olisivat muita vaihtoehtoja suuremmat.

Luonnonsuojelupiiri kannattaa tien rakentamista keskikaiteellisena 4-kaistatienä Varpaisjärventien eritasoliittymän eteläpuolella ja leveäkaistatienä liittymän pohjoispuolella ohituskaitoin täydennettynä. Tällöin melunsuojauksen järjestelyt ja tilankäyttö olisivat edullisimmat ja sen toteuttamiseen olisi parhaat edellytykset mm. ao. linjauksen hankalimmassa kohdassa Aappolan – Pöljänmylly-alueella.

Lopuksi luonnonsuojelupiiri painottaa, että jatkosuunnittelussa tulisi joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen kehittämismahdollisuudet huomioida.

Henkilö H.H. ja 19 muuta allekirjoittajaa toteavat, että arviointiselostuksesta ei voi ymmärtää miksi vaihtoehto 2 on noussut vahvimaksi vaihtoehdoksi. He toteavat, että niille asukkaille, jotka jäävät tien välittömään läheisyyteen Varpaisjärventien kohdalla, aiheutuu eniten haittaa asuinmukavuudelle ja maisemalle. Vaihtoehto 2 ei myöskään heidän mielestään paranna alueella asuvien lapsiperheiden turvallisuutta, eikä liikenteen sujuvuus ja turvallisuus parane vanhaan tiehen verrattuna.

Vaihtoehto 2 aiheuttaa myös lausunnonantajien mielestä Pöljänmylly-alueen kehitymiselle taantumaa.

Lausunnon antajien mielestä vaihtoehto 5 aiheuttaa vähiten haittaa asukkaille ja Pöljän koulualueelle. Tämä vaihtoehto parantaa myös heidän mielestään liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Heidän mielestään vaihtoehdon 5 vaikutuksia tulisi arvioida samalla tasolla kuin muitakin vaihtoehtoja on arvioitu.

Henkilö I.I. toteaa, että vaihtoehdon 1 mukainen linjaus kulkee esihistoriallisten alueiden kautta. Hän kertoo itsekin löytäneensä esitetyn linjauksen kohdalta kampakeramiikkaa. Hänen mielestään jo nykyinen liikenne rautatiellä ja maantiellä aiheuttavat meluhaittaa, jonka vuoksi tuleva tielinjaus ei saisi olla vaihtoehdon 1 mukainen.

Hänen mukaansa Aappolassa on kaupan lähellä kolme kaivoa, joista vedensaanti saattaa ehtyä, mikäli tie rakennetaan vaihtoehdon 1 mukaisesti.

Hän epäilee, että vaihtoehto 1 heikentää Saitanlammen lintutilannetta.

Vaihtoehto 1 jättäisi Pöljän koulun teiden puristuksiin ja vaikuttaisi koulualueen ilmanlaatuun heikentävästi.

Lausunnonantaja kannattaa vaihtoehdon 2 mukaista linjausta.

Ratahallintokeskus toteaa, että kaikki arvioidut vaihtoehdot ovat rautateiden näkökulmasta toteuttamiskelpoisia.

Ratahallinnon mielestä sovittamalla yhteen raide- ja tieliikenne voitaneen saavuttaa joi-takin etuja esim. tie-/tasoristeysjärjestelyissä ja melun suojauksessa. Ratahallinnon mie-lestä raideliikenne on ko. alueella sen verran vähäistä, ettei esim. rautatien melukuor-mituksella ole sellaista merkitystä, että pelkästään sen perusteella voisi yhteistä liiken-kekäytävää edellyttää. Tästä syystä ratahallintokeskuksen mielestä on tarkoituksenmu-kaisempaa, että linjaus valitaan muilla arviointiselostuksessa vertailluilla tekijöillä, joista ainakin kustannukset ja tien käytettävyys yhteiskunnan kannalta ovat tärkeimpiä.

Henkilön J.J:n mielestä, arviointiselostuksen meluselvitys on riittämätön, koska siinä ei ole huomioitu tie- ja raideliikenteen melun yhteisvaikutuksia.

Koska vaihtoehdon 1 mukainen linjaus kulkee koulun piha-alueella, niin hänen mieles-tään melulle altistuneiden määrän pitäisi todellisuudessa olla paljon suurempi kuin ar-viointiselostuksessa on esitetty.

Selostuksesta puuttuu hänen mukaansa tieliikenteen aiheuttamat pienhiukkaspäästöt ja niiden vaikutukset.

Henkilö K.K. toteaa, ettei arviointiselostuksessa ole perusteltu väittämää, jonka mu-kaan vaihtoehdot 2 ja 5 heikentäisivät Radantauksen työpaikkarakentamisalueen jatko-kehittymistä.

Hän on esittänyt lausunnossaan vaihtoehdosta 2 mm. seuraavia kommentteja:

- Pyykankaan pellot ovat kunnan omistamia, jonka vuoksi vaihtoehto ei vaikeuta kunnan rakentamista
- Muuttaa Pöljän jokilaakson maisemakuvaa
- Yhteys valtatielle heikkenee Radantauksen teollisuusalueelta, Pyylammilta ja Aapolasta
- Luonnon hiljaiset alueet vähenevät myös tässä vaihtoehdossa
- Viitostupa ja kyläkauppa jäävät syrjään valtatiestä
- Rakentamisolosuhteet ovat hyvät
- Tulevaisuudessa liikennemäärän kasvaessa ratkaisemattomat asiat kasvavat, kun tie on tarkoitus rakentaa nyt kahden kylän läpi

Vaihtoehdosta 5 hän on esittänyt mm. seuraavia kommentteja:

- Yhteydet Radantauksen teollisuusalueelta, Pyylammilta ja Aapolasta ovat yhtä hyvät kuin vaihtoehdossa 2
- Linjaus ohittaa Lutinpuron pääsääntöisesti
- Ohittaa Pyykankaan isovarpurämeen, eikä heikennä Pöljänjoen luonnonarvoja
- Viitostupa ja kyläkauppa jäävät syrjään valtatiestä

- Huoltoasemalle on tarjolla runsaasti sijoittumispaikkoja
- Rakentamisolosuhteet ovat hyvät

Lisäksi hän perustelee Henkilö L.L:n ja muiden allekirjoittajien esittämää uutta linjausvaihtoehtoa 5A sillä, että tällöin Varpaisjärven tien uutta linjausta ei tarvittaisi. Samalla se antaisi mahdollisuuden tulevaisuudessa ohittaa Alapitkän taajaman ja sen mukainen linjaus säästäisi Lutinpuron alueen ja Mehtomäen peltoaukeaman.

Hänen mukaansa kustannusvertailussa kaikki vaihtoehdot tulisi asettaa samalle viivalle ja esittää eriteltyt, todelliset ja vedättämättömät kustannusarviot vaihtoehdoista 2 ja 5.

Pohjois-Savon liitto toteaa, ettei sillä ole laadittavana olevan Kuopion seudun maakuntakaavan kannalta arviointiselostukseen huomautettavaa.

Pohjois-Savon liitto pitää toteuttamiskelpoisimpina vaihtoehtoja 1 ja 2. Koska maakuntakaavassa esitettävien eritasoliittymine osoittaminen merkitsee kuitenkin valintaa mahdollisen 1 ja 2 vaihtoehtojen välillä, Pohjois-Savon liitto ratkaisee liittymän paikan maakuntakaavaluonnoksessa Siilinjärven kunnan arviointiselostuksesta antaman lausunnon perusteella, sillä mahdollinen ratkaisu näiden vaihtoehtojen välillä tehdään maakuntakaavaa yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Maakuntakaavaehdotuksessa linjaus ja liittymä osoitetaan maakuntakaavaluonnoksesta saadun palautteen, yhteysviranomaisen lausunnon ja asiassa ennen kaavaehdotuksen valmistumista mahdollisesti tapahtuvan jatkosuunnittelun perusteella.

Itä-Suomen lääninhallituksen sosiaali- ja terveystoimisto toteaa, että arviointiselostuksessa on esitetty monipuolisesti ja havainnollisesti eri vaihtoehtojen vaikutuksia.

Arviointiselostuksesta ei ilmene kuka asiantuntija on ollut kokoamassa ihmisiin kohdistuvia vaikutuksia. Lääninhallituksen mielestä ihmisiin kohdistuvia vaikutusten arvioitsijana tulisi olla sosiaali- ja terveydenhuollon asiantuntija.

Lääninhallituksen mielestä postikyselyn ajankohta olisi pitänyt olla vasta sen jälkeen, kun yhteysviranomaisen lausunto arviointiohjelmasta olisi ollut saatavilla, koska lausunnon johdosta arviointiin on otettu mukaan lisää hankevaihtoehtoja.

Tahko Development Oy toteaa, että Tahkon vapaa-ajankeskusta pyritään nostamaan Suomen suurimmaksi, jolloin vuodepaikkojen määrä olisi suuruusluokaltaan 25 000. Tämän johdosta liikennemäärä kasvaa Siilinjärven keskustan alueella, vaikka tarkoitus onkin johtaa raideliikenne suoraan Tahkolle.

Tahko Development Oy pyytää jatkosuunnitelmissa huomioimaan sen mahdollisuuden, että tulevaisuudessa Varpaisjärven liittymän kautta voitaisiin rakentaa kokonaan uusi tielinja suoraan Tahkolle.

Pöljän vesiosuuskunnan mielestä paras vaihtoehto on vaihtoehto 5. Tämä vaihtoehto tukisi myös kylän kehittymistä, koska tie ei halkaisisi kylää. Samalla vaihtoehto antaisi koululaisten harjoittaa liikuntaharrastustaan.

Tärkeimpänä hyötynä vaihtoehdon 5 toteutumisessa on Pöljän vesiosuuskunnan mielestä se, ettei se aiheuta riskiä pohjavedelle mahdollisissa kemikaalionnettomuuksissa.

Henkilö L.L. ja 86 muuta allekirjoittajaa toteavat, että arviointiselostuksessa on ilmansuunnat sekoitettu. Tämä vaikeuttaa hahmottamaan arviointiselostusta.

Lausunnonantajat toteavat, että vaihtoehtoissa 1 ja 2 Aappolan asukkaat altistuvat melulle ja osa taloista jää meluvallien alle. Samoin Pöljän koulun ympäristö kutistuu sekä melu ja saasteet lisääntyvät koulun alueella.

Vaihtoehdot 1 ja 2 katkaisisivat myös valaistun hiihtoladun/pururadan, jonka käyttö näin estyy.

Lausunnonantajat pelkäävät Kärängänmäen pohjavesialueella sijaitsevalle vedenottamolle aiheutuvia riskejä.

He ihmettelevät Savo-Karjalan tiepiirin tapaa suunnitella tielinjauksia muutama kilometri kerrallaan ilman, että haettaisi kokonaisnäkemystä, jollaista haetaan heidän mielestään Etelä-Suomessa. Siellä uudet tiet rakennetaan harvaan asutuille alueille.

Lausunnonantajien mielestä arviointiselostuksen tiivistelmässä on virheellisyyksiä eri vaihtoehtojen vertailukohdassa. Erityisesti he ovat painottaneet sitä, että vaihtoehdon 5 mukaisen linjauksen haitallisia vaikutuksia on liioiteltu ja osin johtopäätöksiä on jätetty selventämättä.

Lausunnonantajien mielestä vaihtoehdossa 5 ei tule esille em. haittoja, koska linjaus kiertää asutut alueet. Täten he esittävät vaihtoehdon 5 mukaisen linjauksen toteuttamista. Lisäksi he ovat esittäneet vaihtoehtoon 5 pohjautuvaa uutta linjausta 5A.

YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNTO

Yleistä

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn tarkoituksena on edistää toteutettavaksi aiotun hankkeen ympäristövaikutusten arviointia ja yhtenäistä huomioon ottamista suunnittelussa ja päätöksenteossa sekä samalla lisätä kansalaisten tiedonsaantia ja heidän vaikutus- ja osallistumismahdollisuuksiaan.

Koska arviointimenettelyssä ei tehdä hanketta koskevia päätöksiä, siihen ei liity valitusoikeutta. Hankkeen toteuttamista koskevissa muissa laeissa säädetään asianosaisten oikeudesta valittaa hanketta koskevista päätöksistä.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus on hankkeesta vastaavan laatima selvitys, jossa on arvioitu mitä vaikutuksia hankkeen toteuttamisesta syntyy tarkasteltavissa vaihtoehtoisissa.

Ympäristövaikutusten arviointiselostus on tehty arviointiohjelman (ollut nähtävillä 4.11.2002 – 3.1.2003) pohjalta ja arviointiselostuksen laadinnassa on otettu huomioon yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antama lausunto.

Arviointiselostuksessa on arvioinnin tuloksia esitetty kattavasti ja ansiokkaasti.

Arviointiselostuksen arviointiosa on esitetty ymmärrettävästi ja selkeästi. Valittu esittämistapa, jossa kukin vaikutus kerrotaan vaihtoehtoittain on onnistunut. Tämä auttaa osallisia hahmottamaan eri vaihtoehtojen välisiä eroja ja helpottaa vaihtoehtojen vertailua.

Käytetyt arviointimenetelmät ja käytetty aineisto on kuvattu arviointiselostuksessa hyvin. Käytetyt arviointimenetelmät ovat olleet käyttökelpoisia luotettavan arvioinnin tekemiseen ja ne on kuvattu kattavasti ja ymmärrettävästi. Puutteelliset lähtötiedot ja muut arvioinnin virhelähteet on kerrottu hyvin epävarmuustekijöitä kuvaavassa kohdassa.

Arviointiselostuksesta laaditussa tiivistelmässä on esitetty ne arviointiselostuksen keskeisimmät asiat, joiden perusteella osalliset ovat voineet hahmottaa hankkeen ympäristövaikutusten arviointia.

Vaikka tässä lausunnossa keskitytään pääasiassa vain hankkeesta aiheutuviin merkittäviin ympäristövaikutuksiin, osa esitetyistä täydennysesityksistä on yksityiskohtaisia, kohdistuen asioihin, joilla on vain paikallisia ympäristövaikutuksia. Nämä asiat on tuotu esille tässä lausunnossa lähinnä hankkeen jatkosuunnittelua ja lupamenettelyä varten.

Arviointiselostuksen riittävyys

Pohjois-Savon ympäristökeskus katsoo, että arviointiselostuksessa on esitetty ja arvioitu YVA-lain edellyttämiä vaikutuksia riittävästi. Samoin hankkeesta aiheutuvien vaikutusten arviointi on tehty ja esitetty arviointiselostuksessa YVA-lain edellyttämällä tavalla.

Tiedot hankkeesta, sijainnista ja tiedottaminen hankkeesta

Tiedot hankkeesta, sen tarkoituksesta, sijainnista, maankäyttötarpeesta jne. on esitetty selkeästi ja ymmärrettävästi. Hankkeen tavoitteet, vaikutusten arviointi ja eri vaihtoehtojen toteutettavuus on kuvattu selkeästi sekä suhteutettu vaikutusten arviointi osaksi tavoitteiden asettelua sekä toteutettavuutta. Eri vaihtoehtojen toteutettavuuden arviointia on tosin heikentänyt alkujaan puutteelliset luontoselvitykset, jotka sittemmin ovat vaikuttaneet merkittäväällä tavalla eri vaihtoehtojen toteutettavuuteen.

Hankkeen kuvaus on yleisesti ottaen tarkka ja selkeä. Ympäristövaikutusten arvioinnin ja tielainsäädännön mukaisten hyväksymis- ja päätösmenettelyiden väliset yhteydet tosin välillä katoavat, jonka vuoksi yleisön on ehkä paikoin vaikea hahmottaa miten ja missä vaiheessa heillä on mahdollisuus vaikuttaa tielinjauksen yksityiskohtaiseen sijaintiin.

Parannettava tielinja kulkee paikoin tiiviiden asuinalueiden läheisyydessä, jonka vuoksi alueen asukkaat suhtautuvat kriittisesti uusiin tielinjauksiin, jotka saattavat olla heikentää heidän asuinympäristöänsä. Tämä näkökulma kannattaa jatkossakin huomioida ja tiedottaa avoimesti jatkosuunnittelussa.

Vaikutusalueen rajaus

Vaikutusalueet esitetty kartalla yleisesti välittömänä- ja lähivaikutusalueena. Vaikutusalueen rajauksissa ei kuitenkaan ole tarkasteltu vaikutusalueiden laajuutta erityyppisten vaikutusten osalta. Tekstiosassa on tosin mainittu, että vaikutusalue on riippuvainen tarkasteltavasta vaikutuksesta, muttei tarkemmin esitetty tai kerrottu vaikutusalueiden laajuuksia. Näin menetellen vaikutusalueiden rajaukset jäävät paikoin hivenen epäselviksi.

Vaikutukset vesistöön

Vesistöön kohdistuvien vaikutusten kuvaus on arviointiselostuksessa esitetty osin puutteellisesti, sillä toisin kuin arviointiselostuksessa mainitaan, niin maanainestenotolla ja -läjityksillä sekä ojitus- ja kuivatusjärjestelyillä voi olla merkittäviäkin vesistövaikutuksia. Erityisesti ojitusjärjestelyt saattavat paikoin aiheuttaa olemassa oleviin ojiin ja puroihin merkittäviä virtaamalisäyksiä, mikäli ojitusjärjestelyillä niihin johdetaan vesiä laajemmalla alueella kuin nykyisen tien yhteydessä. Erityisesti virtaamalisäyksiä tulee syntymään rankkasateiden ja lumensulamisen vaikutuksesta. Tästä syystä jatkosuunnittelussa tulisi tapauskohtaisesti harkita vesistövaikutusten estämiseksi lasketusaltaiden rakentamista.

Meluvaikutukset

Meluvaikutukset on arviointiselostuksessa arvioitu kattavasti ja siten, että eri vaihtoehtoja voidaan luotettavasti verrata toisiinsa. Oikein rakennetuilla meluntorjuntaratkaisilla melulle altistuvien ihmisten määrää voidaan vähentää merkittävästi.

Vaihtoehdon 1 osalta raideliikenteen ja tieliikenteen yhteisvaikutuksia olisi syytä jatkossa vielä täydentää.

Vaihtoehdot 1 ja 2 vaativat melkein yhtä paljon meluntorjuntatoimenpiteitä. Vaihtoehdossa 1 meluntorjuntatoimenpiteiden onnistumista vaikeuttaa paikoin tien läheisyyteen sijoittuva raideliikenne, sillä esitetyt meluntorjuntarakenteet voivat toimia heijastepintana raideliikenteen aiheuttamalle melulle. Tämä voi päinvastoin lisätä melualueen laajuutta. Torjuntatoimenpiteiden tekeminen näillä alueilla voi olla ongelmallista.

Vaikka vaihtoehto 5:n mukainen linjaus vähentäisikin nykyisin melulle altistuvien määrää, niin tällöin meluvaikutukset siirtyisivät kokonaan uudelle alueelle. Näiden alueiden hyötykäyttömahdollisuudet esim. virkistyskäyttöön heikentyisivät.

Vaikutukset maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen

Arviointiselostuksessa on alueen kaavoitustilanne kuvattu oikein ja seikkaperäisesti. Hankkeen maankäyttötarpeet ja niiden suhde muihin maankäyttösuunnitelmiin sekä valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin on esitetty arviointiselostuksessa kattavasti.

Vaihtoehdon 1 mukainen tielinja yhdessä ratalinjan kanssa voivat yhteisvaikutuksiltaan muodostaa paikoin alueita, joilla maankäyttöä voidaan joutua rajoittamaan meluvaikutusten vuoksi.

Tielain mukaan tien suunnittelun tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen kaavaan, jossa tien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty eikä tietä saa tehdä vastoin asemakaavaa. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet sekä maakuntakaava ja yleiskaava on tien suunnittelussa ja rakentamisessa otettava huomioon siten kuin maankäyttö- ja rakennuslaissa säädetään. Vuoden 2006 alussa voimaan tulevassa maantielaisissa täsmentyvät tiesuunnittelun ja kaavoituksen suhteet. Maantielain mukaan yleissuunnitelman ja tiesuunnitelman tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan, jossa maantien sijainti ja suhde muuhun alueiden käyttöön on selvitetty. Tämä asia voidaan selvittää parhaiten samaan aikaan tapahtuvalla yleiskaavoituksella ja tiesuunnittelulla.

Vaikutukset maisemaan ja rakennettuun ympäristöön

Maisemaan kohdistuvat vaikutukset on kuvattu ja esitetty sekä eri vaihtoehtoja vertailtu selkeästi. Vaihtoehto 1 muuttaa toteutuessaan selkeästi vähiten nykyistä maisemaa ja rakennettua ympäristöä. Vaihtoehto 2 eritasoliittymiseen ja yhdysteineen tulevat muuttamaan paikoin merkittävästikin maisemaa ja rakennettua ympäristöä esim. Pyykankaan ja Pöljänjokilaakson alueilla. Vaihtoehto 5 sijoittuu lähes kokonaisuutena uuteen maastokäytävään ja muuttaa siten nykyistä metsämaisemaa merkittävästi nykytilanteeseen ja muihin vaihtoehtoihin verraten

Vaikutukset liikenteeseen ja liikkumiseen

Liikenteeseen kohdistuvia vaikutuksia on kaikilta osin arvioitu ja esitetty riittävästi, joskin erityisesti liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden arviointia olisi tullut arvioida tarkemmin mm. vaihtoehdon 1 mukaisella linjauksella Pöljän koulun kohdalta. Vaihtoehdossa 1 Pöljän koulu jää eräänlaiseen kolmioon, jota rajaavat nykyinen tie ja uusi tielinja liittymätiejärjestelyineen. Tämä vaikeuttaa alueella liikkumista ja muutoinkin vähentää ko. alueen maankäyttömahdollisuuksia. Muutoin kaikki kehittämissvaihtoehdot parantavat liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Vaihtoehto 0 ei vastaa tavoiteasettelultaan samoja tavoitteita kuin muut vaihtoehdot, joten mikäli mikään vaihtoehto ei tule toteutettavaksi, ei liikenteellisiä tavoitteita saavuteta. Tämä aiheuttaa kasvavien liikennemäärien vuoksi liikenneturvallisuuden heikkenemistä.

Vaikutukset pohjavesiin

Arviointiselostuksessa pohjavesiin kohdistuvat vaikutukset on arvioitu pääsääntöisesti hyvin, käyttäen olemassa olevia tietoja hyväksi. Arviointiselostuksessa on tosin jätetty huomioimatta, että kaikki vaihtoehdot saattavat aiheuttaa Hakkaralan vedenottamon veden laatuun muutoksia kloridipitoisuuden osalta. Tämä johtuu siitä, että tielinjan Siilinjärven puoleisessa päässä joudutaan tekemään massan siirtoja Hakkaralan vedenottamon muodostumisalueella. Näiden mahdollisten haitallisten vaikutusten ehkäiseminen tulee jatkosuunnittelussa huomioida.

Vaihtoehtojen 1 ja 2 välillä ei ole huomattavia eroja haitallisten vaikutusten osalta. Vaihtoehdolla 5 pohjavedelle haitallisten vaikutusten riski on pienempi kuin nykyisellä tiellä ja vaihtoehdoilla 1 ja 2, koska siinä tielinja ohjautuu kokonaan pohjavesialueen ulkopuolelle.

Vaikutukset luontoon ja luonnon monimuotoisuuteen

Luontoon ja luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvat vaikutukset on arviointiselostuksessa tehty hyvin ja selkeästi. Erityisen hyvänä ympäristökeskus pitää sitä, että hankkeesta vastaava Savo-Karjalan tiepiiri on todennut puutteita liito-oravaselvityksissä ja lähtenyt tarkentamaan niitä vielä viime hetkillä. Näin menetellen ympäristövaikutusten arviointiin on tullut lisää luotettavuutta ja samalla se kertoo aidosta halusta tehdä kattava arviointi, jonka pohjalta voidaan jatkosuunnitteluun valita vähiten haitallisia vaikutuksia aiheuttava vaihtoehto. Osalliset eivät tosin ole voineet huomioida uusia selvityksiä antamissaan lausunnoissa ja arvioidessaan eri vaihtoehtojen toteutusmahdollisuuksia.

Arviointiselostuksen valmistumisen jälkeen tehtyjen liito-oravaselvitysten mukaan vaihtoehtojen 2 ja 5 linjauksilla on havaittu liito-oravien elinalueita. Luonnonsuojelulaki määrää, että liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkojen hävittäminen ja heikentäminen on kielletty. Yksittäistapauksessa em. kiellosta poikkeamisesta päättää hakemuksen perusteella Pohjois-Savon ympäristökeskus. Poikkeamiseen voidaan lupa antaa vain, mikäli hakemus täyttää EY:n luontodirektiivin artiklan 16 mukaiset ehdot.

Suomessa on käynnissä liito-oravan esiintymistä koskeva kokonaisvaltainen selvitys, jonka tarkoituksena on olla pohjana arvioitaessa onko liito-oravan suojele suotuisalla tasolla.

Vaihtoehdon 5 luonto- ja kasvillisuusselvitykset poikkeavat laajuudeltaan ja kattavuudeltaan jonkin verran vaihtoehtojen 1 ja 2 mukaisista selvityksistä. Tämä on tässä tapauksessa ollut perusteltua, koska lähtökohtaisesti vaihtoehdossa 5 selvitykset on tehty siihen tilaan asti, jossa voidaan todeta sen aiheuttavan vähintäänkin samankaltaiset haitalliset vaikutukset kuin vaihtoehdot 1 ja 2. Tosin sittemmin esille tulleet liito-orava esiintymät asettavat hivenen epäluotettavuutta vaihtoehdon 5 mukaisiin selvityksiin. Mikäli vaihtoehto 5 valitaan jatkosuunnittelun pohjaksi vaatii se tarkentavien luonto- ja kasvillisuusselvitysten tekemistä koko linjauksella.

Vaikutukset ihmisten terveyteen, hyvinvointiin ja elinoloihin (sosiaaliset vaikutukset)

Sosiaalisten vaikutusten tarkastelussa on arviointiselostuksessa kerrottu lähinnä vain niitä koettuja ja pelkoihin perustuvia vaikutuksia, joita ihmiset ovat kertoneet arviointimenettelyn yhteydessä tehdyissä haastatteluissa ja kyselyissä. Arviointiselostuksessa ei ole niinkään tarkasteltu, mitä sosiaalisia vaikutuksia tiehankkeen toteuttaminen todellisuudessa aiheuttaa alueen asukkaille ja alueen kehittymiselle ja edellytyksille.

Arvioinnin yhteydessä tehdyn asukaskyselyn tulokset antavat jatkosuunnitteluun keskeistä tietoa niistä ongelmista, joihin Savo-Karjalan tiepiirin tulisi löytää ratkaisu. Avoin vuorovaikutus alueen ihmisten kanssa auttaa hälventämään niitä pelkotiloja, joita ihmiset kyselyn mukaan kokevat.

Haittojen torjunta ja lieventäminen

Haitallisten vaikutusten torjunta ja haittojen lieventämistoimenpiteet on esitetty kattavasti ja asiantuntevasti arviointiselostuksessa. Tosin esitetyissä meluntorjuntaratkaisuissa on keskitytty lähinnä vain tieliikenteen aiheuttamien meluvaikutusten ehkäisemiseen, eikä tarkasteltu kaikilta osin mitä esitetyt ratkaisut saattavat aiheuttaa kun kaikki melua aiheuttavat toiminnot otetaan huomioon. Jatkosuunnittelussa tulee pyrkiä tekemään yhteistyötä kaikkien toimijoiden kanssa siten, että haitalliset vaikutukset saadaan kokonaisvaltaisesti vähenemään.

Esitetyt pohjaveden suojaustarpeet ja –toimenpiteet tuntuvat ennakkoon arvioiden käyttö- ja toteuttamiskelpoisilta.

Vahinkotilanteisiin ja onnettomuuksiin varautuminen

Vahinkotilanteisiin ja onnettomuuksiin varautumista niin rakentamisen aikana kuin myös myöhemminkin on esitetty arviointiselostuksessa osin puutteellisesti, eikä niitä ole koottu yhteen kappaleeseen. Tämä heikentää sen ymmärtämistä, miten mahdollisiin onnettomuuksiin ja vahinkotilanteisiin varaudutaan.

Vahinkotilanteista ja onnettomuuksista tiedottamisen tapoja ja keinoja tulisi jatkossa vielä kehittää, jotta lähialueen ihmiset saavat tiedot ja tarvittaessa myös toimintaohjeita mahdollisimman nopeasti tilanteen niin vaatiessa. Asia korostuu, koska tielinjat sijoituvat vedenhankintaan käytettäville pohjavesialueille.

Epävarmuustekijät

Arviointimenettelyssä käytettyjen tietojen ja menetelmien epävarmuustekijät on tarkasteltu arviointiselostuksessa kattavasti ja niiden pohjalta on esitetty perustellusti jatko-toimenpiteitä, joilla tehtyjen arviointien luotettavuutta ja oikeellisuutta voidaan parantaa. Näin on menetelty myös tehdyn liito-oravaselvityksen osaltakin.

Hankkeen toteutumisen aikataulun pitkittyminen voi aiheuttaa arvioinnin pohjana olevien selvitysten päivittämistarvetta.

Vaihtoehtojen vertailu

Vaihtoehtojen vertailu on tehty ymmärrettäväksi ja läpinäkyväksi. Arviointiselostuksen laadinnassa on pyritty käyttämään asiantuntijoita hyväksi merkittävyyden arvioinnissa, mutta mikäli esim. alueella asuvat ihmiset olisivat arvioineet eri vaikutusten merkittävyyttä, niin nämä tulokset olisivat voineet poiketa monen vaikutuksen osalta nyt esitetyistä tuloksista.

Vaihtoehtojen vertailua ja ennen kaikkea toteutettavuuden arviointia tosin hankaloittaa arviointiselostuksen jälkeen valmistuneiden liito-oravaselvitysten tulokset.

Vaikutusten seurantaohjelma

Esitetty seurantaohjelma on melko niukka. Myös pintavesiin kohdistuvien vaikutusten seurannan järjestäminen tulee tarkastella uudelleen jatkosuunnittelun yhteydessä, samoin kuin myös kokonaisuutena rakentamisaikaisten vaikutusten seuranta.

Vaihtoehtojen toteutettavuus

Hankkeen perimmäisenä tavoitteena on parantaa liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Vaihtoehtoissa 1, 2 ja 5 saavutetaan nämä tavoitteet, mutta vaihtoehdossa 0 tavoitteet jäävät toteutumatta edes nykyisillä liikennemäärillä. Liikennemäärien kasvaessa tilanne heikkenee edelleen. Tästä syystä vaihtoehtoa 0 ei voitane pitää toteuttamiskelpoisena hankkeen tavoiteasettelun kannalta katsoen.

Sekä vaihtoehdon 2 ja 5 alueilla on havaittu liito-oravan elinalueita, jotka heikentävät näiden vaihtoehtojen toteuttamiskelpoisuutta. Tilanne voi olla samanlainen vaihtoehdon 5 osalta, koska koko sen vaihtoehdon mukaisella linjauksella ei ole tehty kattavaa selvitystä liito-oravien esiintymisestä.

Vaihtoehdon 1 toteuttamiskelpoisuutta heikentävät siitä aiheutuvat laaja-alaisimmat haitalliset vaikutukset alueen elinoloihin. Vaihtoehdon toteuttamista heikentää myös melun yhteisvaikutukset raideliikenteen kanssa.

Pelkän hyötykustannustarkastelun mukaan huonoin vaihtoehto olisi 5, jonka hyötykustannussuhde jää arviointiselostuksen mukaan alle 1. Tämän vuoksi vaihtoehdolla 5 ei ole liene toteutumismahdollisuuksia.

Arvioitavana olleista vaihtoehtoista Pohjois-Savon ympäristökeskus pitäisi parhaimpana vaihtoehtoa 2 muiden vaikutusten valossa, mutta EY:n luontodirektiivin suojelemat liito-oravan esiintymät ovat sen toteutuksen esteenä. Muutoin vaihtoehdosta aiheutuu kokonaisuutena vähiten haitallisia vaikutuksia, joskin paikalliset vaikutukset ovat yksittäisten kohteiden osalta merkittäviä

Yhteenveto

Arviointiselostus on lähes kaikilta osin tehty kattavasti ja laadukkaasti. Se on ymmärrettävä ja yksiselitteinen.

Käytetyt arviointimenetelmät ja käytetty aineisto on kuvattu arviointiselostuksessa hyvin ja ne on kerrottu selkeästi kunkin arvioinnin yhteydessä. Vaihtoehtojen vertailu on tehty esimerkillisesti ja kattavasti.

Vaikka arviointiselostuksessa ei olekaan merkittäviä puutteita, niin jatkosuunnittelun yhteydessä ja tielain mukaisesta käsittelyä varten kannattaa täydentää ja tarkentaa tehtyjä arviointeja. Näistä tarkentavista selvityksistä sekä myös vaikutusten seurannasta kannattaa tiedottaa avoimesti lähialueen asukkaille.

ARVIOINTISELOSTUKSEN JA YHTEYSVIRANOMAISEN LAUSUNNON NÄHTÄVILLÄOLO

Yhteysviranomaisen lausunto arviointiselostuksesta on nähtävillä arviointiselostuksen kanssa kuukauden ajan 23.9.2005 alkaen Siilinjärven kunnanvirastossa, Siilinjärven kirjastolla, Pöljän koululla, Savo-Karjalan tiepiirissä ja Pohjois-Savon ympäristökeskuksessa. Lausunto on luettavissa myös Pohjois-Savon ympäristökeskuksen verkkosivuilla osoitteessa www.ymparisto.fi/psa.

JAKELU JA MAKSUT

Tiehallinto/Savo-Karjalan tiepiiri
Kirkkokatu 1
PL 1117
70101 Kuopio

Yhteysviranomaisen lausunnosta peritään ympäristöministeriön asetuksen alueellisten ympäristökeskusten maksullisista suoritteista (1237/2003) mukainen maksu.

Maksu on 5750 €, joka peritään hankkeesta vastaavalta eli Savo-Karjalan tiepiiriltä.

Maksuvelvollinen, joka katsoo, että julkisoikeudellisesta suoritteesta määrätyn maksun määräämisessä on tapahtunut virhe, voi vaatia oikaisua maksun määränneeltä viranomaiselta kuuden kuukauden kuluessa maksun määräämisestä.

Johtaja

Markku Henttonen

Ympäristöinsinööri

Jorma Lappalainen

Liitteet: Ympäristövaikutusten arvioinnissa käytettäviä käsitteitä
Kopiot annetuista lausunnoista ja mielipiteistä (hankkeesta vastaavalle)

Tiedoksi:

Siilinjärven kunta, Pöljän koulun johtokunta
Siilinjärven kunta, kaavoitustoimisto
Pohjois-Savon työvoima- ja elinkeinokeskus
Kuopion kauppakamari
Puolustusvoimat/Kuopion Sotilasläänin esikunta
Ratahallintokeskus
Pohjois-Savon luonnonsuojelupiiri
Pöljän osakaskunta
Juurusveden kalastusalue
Puolustusvoimat, Kuopion Sotilaslääninesikunta
Pohjois-Savon luonnonsuojelupiiri ry
Siilinjärven luonnonsuojeluyhdistys
Suomen ympäristökeskus
Mielipiteen lähettäneet

Liite yhteysviranomaisen arviointiselostuksesta antamaan lausuntoon koskien valtatie 5 parantamista välillä Siilinjärvi - Pöljä Siilinjärven kunnassa

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyn (YVA) tarkoituksena on varmistaa, että ympäristövaikutukset selvitetään riittäväällä tarkkuudella merkittäviä ympäristövaikutuksia aiheuttavien hankkeiden suunnittelussa ja että ne kirjataan tulevien päätöksenteon pohjaksi. Ympäristövaikutusten arviointi ei siis ole itsessään päätös, eikä siinä oteta kantaa hankkeesta mahdollisesti aiheutuvien haittojen korvaamisen haitankärsijälle, eikä siinä myöskään oteta kantaa suoranaisesti yksittäisiin yksityiskohtiin. Korvaus yms. vaateet käsitellään hankkeen jatkosuunnittelun ja päätöksen teon yhteydessä, kuten esim. vesilain tai tielain mukaisessa käsittelyssä. YVA-menettelyn tavoitteena on myös lisätä kansalaisten mahdollisuuksia osallistua ja vaikuttaa suunnitteluun.

YVA-menettely jakautuu kahteen vaiheeseen, arviointiohjelma- ja arviointiselostusvaiheeseen. Arviointimenettely alkaa, kun hankkeesta vastaava toimittaa arviointiohjelman yhteysviranomaiselle. Ympäristövaikutusten arviointiohjelmassa kerrotaan mm., mitä vaihtoehtoja ja vaikutuksia suunnittelun aikana selvitetään. Ohjelman jälkeen laadittava ympäristövaikutusten arviointiselostus sisältää mm. vaihtoehtojen vaikutukset sekä haittojen ehkäisy- ja rajoittamistoimet.

Yhteysviranomainen kuuluttaa arviointiohjelman ja arviointiselostuksen vireilläolosta, kerää mielipiteet ja lausunnot ja laatii niiden pohjalta oman lausuntonsa asiakirjojen riittävytydestä. Kansalaisilla, viranomaisilla ja muilla tahoilla on YVA-menettelyssä mahdollisuus vaikuttaa päätöksentekoaikoinaan sisältöön selvittävien vaihtoehtojen ja ympäristövaikutusten osalta.

Seuraavassa on kerrottu lyhyesti niitä käsitteitä ja termistöä, jota yleensä käytetään ympäristön vaikutusten arvioinnista annetun lain (468/1994 muutettu 267/1999) mukaisessa arviointimenettelyssä:

Ympäristövaikutuksilla tarkoitetaan hankkeen tai toiminnan aiheuttamia välittömiä ja/tai välillisiä vaikutuksia, jotka kohdistuvat mm.:

- Ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
- Maaperään, vesiin, ilmaan ja ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
- Yhdyskuntarakenteeseen, rakennuksiin, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön
- Luonnonvarojen hyödyntämiseen
- Edellä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin

Ympäristövaikutusten arviointimenettelyllä tarkoitetaan menettelyä, jossa arvioidaan ja selvitetään hankkeiden aiheuttamia ympäristövaikutuksia ja kuullaan niitä, joiden oloihin ja etuihin hanke saattaa vaikuttaa. Arviointimenettely alkaa hankkeesta vastaavan esitettyä arviointiohjelmaa ja päättyy yhteysviranomaisen antamaan lausuntoon arviointiselostuksesta.

Hankkeesta vastaavalla tarkoitetaan sitä toiminnanharjoittajaa, joka on vastuussa toiminnan suunnittelusta tai toteuttamisesta.

Yhteysviranomaisella tarkoitetaan asetuksella säädettyä viranomaista, joka huolehtii siitä, että hankkeen ympäristövaikutusten arviointimenettely järjestetään asianmukaisesti. Yhteysviranomainen kokoaa annetuista lausunnoista ja mielipiteistä yhteenvedon ja liittää sen hankkeesta vastaavalle antamaansa lausuntoon. Yhteysviranomainen on aina asetuksen mukaan alueellinen ympäristökeskus.

Ympäristövaikutusten arviointiohjelmalla tarkoitetaan hankkeesta vastaavan laatimaa suunnitelmaa kuinka he aikovat arvioida hankkeesta aiheutuvat vaikutukset, mitä selvityksiä heillä on tarkoitus tehdä arvioinnin pohjaksi sekä kuinka he aikovat järjestää ihmisten kuulemisen ja osallistumisen.

Ympäristövaikutusten arviointiselostuksella tarkoitetaan asiakirjaa, jossa hankkeesta vastaava esittää tiedot hankkeesta ja sen vaihtoehdoista, hankkeen aiheuttamista vaikutuksista sekä esittää haittojen vähentämiseksi tekemiään ratkaisuja. Arviointiselostusta laatiessaan hankkeesta vastaava ottaa huomioon yhteysviranomaisen arviointiohjelmasta antaman lausunnon.

Osallistumisella tarkoitetaan sitä vuorovaikutusta ja keskustelua, jota käydään hankkeesta vastaavan, yhteysviranomaisen, muiden viranomaisten sekä hanke- tai vaikutusalueella asuvien välillä.